



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 4 marzo 2010 (04.03)
(OR. en)**

7126/10

**STATIS 10
TRANS 58**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 1° marzo 2010

Destinatario: Signor Pierre de BOISSIEU, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

Oggetto: Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'esperienza acquisita nell'applicazione del regolamento (CE) n. 1365/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, relativo alle statistiche sui trasporti di merci per vie navigabili interne

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2010)64 definitivo.

All.: COM(2010)64 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 1.3.2010
COM(2010)64 definitivo

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**sull'esperienza acquisita nell'applicazione del regolamento (CE) n. 1365/2006 del
Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, relativo alle statistiche sui
trasporti di merci per vie navigabili interne**

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**sull'esperienza acquisita nell'applicazione del regolamento (CE) n. 1365/2006 del
Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, relativo alle statistiche sui
trasporti di merci per vie navigabili interne**

INDICE

| | | |
|-------|---|----|
| | SINTESI..... | 4 |
| 1 | INTRODUZIONE..... | 4 |
| 1.1 | CONTESTO E OBIETTIVI..... | 4 |
| 1.2 | INQUADRAMENTO NELLA POLITICA DEI TRASPORTI | 5 |
| 1.3 | NORME DI ESECUZIONE | 6 |
| 1.4 | COPERTURA DEGLI STATI MEMBRI E DI ALTRI PAESI..... | 6 |
| 2 | APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO..... | 7 |
| 2.1 | PROBLEMI INCONTRATI..... | 7 |
| 2.1.1 | Rispetto degli obblighi giuridici..... | 7 |
| 2.1.2 | Oneri che l'applicazione del regolamento e la regolare trasmissione di dati comportano per i paesi dichiaranti | 8 |
| 2.1.3 | Processi di rilevazione, di compilazione e di convalida dei dati..... | 8 |
| 2.1.4 | Questioni metodologiche | 9 |
| 2.2 | RISULTATI..... | 9 |
| 2.2.1 | Trasmissione e convalida dei dati | 9 |
| 2.2.2 | Istruzioni in campo metodologico..... | 9 |
| 2.2.3 | Diffusione dei dati..... | 10 |
| 3 | CONCLUSIONI..... | 11 |
| 3.1 | SVILUPPI A BREVE TERMINE | 11 |
| 3.2 | SVILUPPI A LUNGO TERMINE..... | 11 |

INDICE DELLE TABELLE

| | |
|--|----|
| Tabella 1: Rispetto delle prescrizioni del regolamento: trasmissione di dataset per anno..... | 7 |
| Tabella 2: Trasporti di merci su vie navigabili interne per paese: dati 2008 e variazione 2007-2008. | 10 |

SINTESI

Il regolamento (CE) n. 1365/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche sui trasporti di merci per vie navigabili interne¹ stabilisce all'articolo 8 che, entro il 15 ottobre 2009 e previa consultazione del comitato del sistema statistico europeo (che ha sostituito il comitato del programma statistico), la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione di tale regolamento. La presente relazione è intesa a soddisfare tale prescrizione.

La relazione illustra dapprima le ragioni che hanno giustificato l'adozione di tale atto legislativo, gli obiettivi da esso perseguiti e il contesto in cui si inquadra. Esamina quindi i problemi connessi alla sua applicazione e descrive i principali risultati conseguiti. Nella sezione finale espone le conclusioni e delinea i possibili sviluppi futuri.

Il regolamento in parola ha permesso di incrementare il numero di informazioni dettagliate disponibili sui trasporti di merci per vie navigabili interne in Europa, nonché di migliorare la qualità e la tempestività dei dati. Gli Stati membri si sono adoperati per ottemperare alle prescrizioni del regolamento e la maggior parte di essi sta trasmettendo tutti i dati richiesti nel rispetto del calendario previsto.

1 INTRODUZIONE

1.1 CONTESTO E OBIETTIVI

I primi dati sulle merci trasportate per via navigabile interna sono stati raccolti nel 1982 in forza della direttiva 80/1119/CEE del Consiglio. Tale direttiva presentava però numerose lacune che impedivano un corretto monitoraggio di questo modo di trasporto. A tali lacune si è ovviato con il regolamento (CE) n. 1365/2006, che ha fissato norme comuni per le statistiche sui trasporti per vie navigabili interne.

Il regolamento è finalizzato a fornire alla Commissione, alle altre istituzioni dell'UE, alle amministrazioni nazionali e al pubblico in generale dati statistici comparabili, attendibili, armonizzati, regolari ed esaustivi sul trasporto di merci per vie navigabili interne nell'Unione europea.

Le principali prescrizioni del regolamento (CE) n. 1365/2006 possono essere sintetizzate come segue:

- sono tenuti a trasmettere dati solo gli Stati membri nei quali il volume totale delle merci trasportate annualmente (su vie navigabili interne) è superiore a un milione di tonnellate;
- i periodi di osservazione sono trimestrali e annuali; al fine di ridurre l'onere per gli Stati membri non sono richiesti dati mensili;
- gli Stati membri in cui non si registrano trasporti internazionali su vie navigabili interne o trasporti su vie navigabili interne in transito, ma il cui volume totale di merci trasportate

¹ Regolamento (CE) n. 1365/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, relativo alle statistiche sui trasporti di merci per vie navigabili interne (GU L 264 del 25.9.2006, pag. 1).

annualmente per vie d'acqua interne in qualità di trasporti nazionali è superiore a un milione di tonnellate, trasmettono una serie ridotta di dati;

- sono previsti una classificazione semplificata dei tipi di imbarcazione e un nuovo campo di informazione per distinguere tra imbarcazioni cariche e vuote e tra container pieni e vuoti;
- sono rilevati dati sulle merci anche per il trasporto in container;
- i dati relativi all'origine/destinazione geografica devono essere forniti a livello NUTS2.

1.2 INQUADRAMENTO NELLA POLITICA DEI TRASPORTI

I trasporti di merci per vie d'acqua interne costituiscono una parte importante (circa il 5%-6% in tonnellate-km) dei trasporti di merci in Europa.

Le principali caratteristiche dei trasporti per vie navigabili interne in Europa sono:

- la disponibilità di una vasta rete di vie d'acqua (di più di 37 000 km); 20 Stati membri possiedono vie navigabili interne e 12 tra essi dispongono di una rete idroviaria interconnessa;
- affidabilità, sicurezza e ridotto impatto sull'ambiente;
- elevato grado di sicurezza: ciò è particolarmente importante per i trasporti di merci pericolose;
- elevata efficienza energetica: il consumo di energia per tonnellata-km risulta all'incirca pari al 17% di quello dei trasporti su strada e al 50% di quello dei trasporti per ferrovia.

Le potenzialità di aumento della quota modale dei trasporti per vie d'acqua interne sono notevoli; ciò assume particolare rilevanza in considerazione della frequente congestione e dei problemi di capacità degli altri modi di trasporto. Ulteriori sviluppi dei trasporti per vie navigabili interne possono contribuire a ridurre la congestione della rete stradale nelle aree densamente popolate.

Per sviluppare la politica comune dei trasporti è necessario disporre di informazioni in merito alla grandezza e alla situazione dei trasporti idroviari. Il Libro bianco "*La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*"² ha definito l'obiettivo della politica comune dei trasporti, precisando che esso consiste nel dotare i cittadini europei di sistemi di trasporto efficaci ed efficienti. Tale obiettivo è stato ribadito nel *Riesame intermedio del Libro bianco*³, che lo ha tuttavia più orientato in direzione della garanzia della mobilità sostenibile in Europa. Le statistiche sui trasporti per vie d'acqua interne nella Comunità sono utilizzate per inquadrare, monitorare e valutare le politiche dei trasporti dell'UE, nonché le altre politiche comunitarie in settori quali il funzionamento del mercato interno. La rilevazione di dati contribuisce anche a promuovere il trasporto idroviario e a integrarlo nella catena logistica intermodale.

² COM(2001) 370 del 12 settembre 2001.

³ COM(2006) 314 del 22 giugno 2006 "Mantenere l'Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per il nostro continente - Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea".

1.3 NORME DI ESECUZIONE

Il regolamento (CE) n. 1365/2006 conferisce alla Commissione competenze di esecuzione che sono esercitate utilizzando la procedura di comitato definita agli articoli 9 e 10. Eurostat si è avvalso di tale procedura per definire una serie di disposizioni su vari aspetti dell'applicazione del regolamento. Tali disposizioni sono adottate sotto forma di regolamenti della Commissione, previa consultazione del comitato del sistema statistico europeo.

Finora la Commissione ha adottato due regolamenti di applicazione:

il regolamento (CE) n. 425/2007 della Commissione⁴ che comprende un'ampia serie di disposizioni di esecuzione, tra cui un esauriente elenco di definizioni, precisazioni e prescrizioni in merito alla trasmissione dei dati, e fornisce una descrizione dettagliata dei file di dati richiesti e del supporto di trasmissione;

il regolamento (CE) n. 1304/2007 della Commissione⁵ finalizzato principalmente a determinare la NST 2007 come l'unica nomenclatura delle merci trasportate.

1.4 COPERTURA DEGLI STATI MEMBRI E DI ALTRI PAESI

Il regolamento (CE) n. 1365/2006 si applica direttamente e per intero a tutti gli Stati membri e non deve essere attuato nell'ordinamento giuridico nazionale.

A norma di tale regolamento 13 Stati membri (BE, BG, CZ, DE, FR, LU, HU, NL, AT, PL, RO, SK e UK) sono tenuti a trasmettere dati. Conformemente al disposto dell'articolo 2 del regolamento, il Regno Unito trasmette solo una serie ridotta di dati.

Pur non essendo obbligati dal regolamento, tre Stati membri (FI, IT e LT) trasmettono dati su base volontaria. Inoltre sei Stati membri (BE, BG, CZ, LU, HU e RO) forniscono volontariamente anche dati facoltativi (traffico di imbarcazioni, trasporti di merci pericolose e numero di incidenti).

Quanto ai paesi candidati, la Croazia ha trasmesso dati trimestrali e il dataset semplificato E1 per l'anno di riferimento 2007. Per l'anno di riferimento 2008 la Croazia ha trasmesso tutti i dati richiesti dal regolamento e, su base volontaria, i dati sul trasporto di merci pericolose.

⁴ Regolamento (CE) n. 425/2007 della Commissione, del 19 aprile 2007, recante disposizioni di applicazione del regolamento (CE) n. 1365/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche sui trasporti di merci per vie navigabili interne (GU L 103 del 20.4.2007, pag. 26).

⁵ Regolamento (CE) n. 1304/2007 della Commissione, del 7 novembre 2007, che modifica la direttiva 95/64/CE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1172/98 del Consiglio e i regolamenti del Parlamento europeo e del Consiglio (CE) n. 91/2003 e (CE) n. 1365/2006 con riguardo alla determinazione della NST 2007 come l'unica nomenclatura delle merci trasportate in taluni modi di trasporto (GU L 290 dell'8.11.2007, pag. 14).

2 APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO

2.1 PROBLEMI INCONTRATI

2.1.1 Rispetto degli obblighi giuridici

Il rispetto degli obblighi di trasmissione dei dati sanciti dal regolamento è migliorato nel corso del periodo considerato. Tutti gli Stati membri hanno trasmesso la totalità dei dataset obbligatori e solo in alcuni casi non hanno rispettato la scadenza fissata dal regolamento. Tali ritardi, occasionati principalmente dall'introduzione di nuove procedure per soddisfare le prescrizioni del regolamento, non dovrebbero più verificarsi in futuro.

La tabella 1 riepiloga la trasmissione dei dati nel periodo 2007-2008 per dataset e periodicità. I dataset D1 e D2 sono trimestrali, mentre tutti gli altri sono annuali.

Tabella 1 - Rispetto delle prescrizioni del regolamento: trasmissione di dataset per anno

| | 2007 | | | | | | | 2008 | | | | | | |
|----------------------------------|-------------|----|---------|----|-------------------|----|----|-------------|----|---------|----|-------------------|----|----|
| | Trimestrale | | Annuale | | | | | Trimestrale | | Annuale | | | | |
| | D1 | D2 | A1 | B1 | B2 ⁽¹⁾ | C1 | E1 | D1 | D2 | A1 | B1 | B2 ⁽¹⁾ | C1 | E1 |
| Belgio | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Bulgaria | x | x | x | x | : | x | x | x | x | x | x | : | x | x |
| Repubblica ceca | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Danimarca | | | | | | | | | | | | | | |
| Germania | x | x | x | x | : | x | | x | x | x | x | : | x | |
| Estonia | | | | | | | | | | | | | | |
| Irlanda | | | | | | | | | | | | | | |
| Grecia | | | | | | | | | | | | | | |
| Spagna | | | | | | | | | | | | | | |
| Francia | x | x | x | x | : | x | | x | x | x | x | : | x | |
| Italia⁽¹⁾ | | | | | | | x | | | | | | | |
| Cipro | | | | | | | | | | | | | | |
| Lettonia | | | | | | | | | | | | | | |
| Lituania⁽¹⁾ | | | | | | | x | | | | | | | x |
| Lussemburgo | x | 0 | x | x | x | 0 | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Ungheria | x | 0 | x | x | : | 0 | x | x | 0 | x | x | x | 0 | x |
| Malta | | | | | | | | | | | | | | |
| Paesi Bassi | x | x | x | x | : | x | x | p | p | p | p | : | p | p |
| Austria | x | x | x | x | : | x | x | x | x | x | x | : | x | x |
| Polonia | x | x | x | x | : | x | x | x | 0 | x | x | : | 0 | x |
| Portogallo | | | | | | | | | | | | | | |
| Romania | x | x | x | x | : | x | x | x | x | x | x | : | x | x |
| Slovenia | | | | | | | | | | | | | | |
| Slovacchia | x | x | x | x | : | x | | x | x | x | x | : | x | |
| Finlandia⁽¹⁾ | | | | | | | x | | | | | | | x |
| Svezia | | | | | | | | | | | | | | |
| Regno Unito⁽²⁾ | | | | | | | x | | | | | | | p |
| Croazia⁽¹⁾ | x | 0 | | | | | x | x | 0 | x | x | : | 0 | |

⁽¹⁾ Trasmissione di dati su base volontaria

⁽²⁾ Va trasmesso solo il dataset annuale E1

: Nessuna trasmissione

x Trasmissione dei dati completata

p Dati provvisori

0 Nessun file trasmesso per mancanza di trasporti di container nel periodo considerato

■ Non obbligati dal regolamento a trasmettere tali dati

Per alcuni Stati membri sussistono delle difficoltà, principalmente per quanto attiene alla trasmissione di dati completi sul transito e al rispetto della scadenza di T+5 mesi prevista dal regolamento. Alcuni paesi stanno già adottando misure correttive o prevedono di apportare miglioramenti ai rispettivi sistemi onde garantire la piena ottemperanza alle prescrizioni. È necessario tuttavia che gli Stati membri continuino ad adoperarsi per affrontare con efficienza tali problemi.

2.1.2 *Oneri che l'applicazione del regolamento e la regolare trasmissione di dati comportano per i paesi dichiaranti*

Nella maggior parte dei casi, per poter rispettare le prescrizioni del regolamento, i paesi dichiaranti hanno dovuto procedere a un'estensione o a un adeguamento dei processi esistenti. In altri paesi si è reso necessario adottare un processo di rilevazione e di compilazione dei dati completamente nuovo. Solo in pochissimi casi non è stato necessario adottare misure in quanto i processi esistenti erano sufficienti a soddisfare le prescrizioni. Va precisato che la Bulgaria, la Croazia e la Romania si sono avvalse (nel quadro del programma di cooperazione statistica 2006 destinato a più beneficiari) di supporto metodologico per la fornitura di statistiche sul traffico di transito sul Danubio.

Per quanto riguarda la trasmissione regolare di dati, il carico di lavoro che essa determina è giudicato accettabile dalla maggior parte dei paesi dichiaranti. Alcuni paesi considerano un onere gravoso la trasmissione di dati sui trasporti in transito.

In termini di costi, il regolamento (CE) n. 1365/2006 era stato concepito con l'obiettivo specifico di ridurre gli oneri gravanti sugli Stati membri. La descrizione dei principali aspetti del regolamento (punto 1.1) evidenzia gli sforzi compiuti.

2.1.3 *Processi di rilevazione, di compilazione e di convalida dei dati*

I processi di rilevazione e di compilazione dei dati sono diversi da un paese dichiarante all'altro, ma seguono il tradizionale flusso ascendente delle informazioni. Anche i fornitori di dati differiscono da un paese all'altro, anche se le fonti più frequenti sono costituite dalle autorità portuali. I paesi integrano i dati con le informazioni provenienti da un ampio ventaglio di fonti, tra cui uffici doganali, paesi vicini, operatori privati, imprese e agenzie.

La maggioranza delle autorità nazionali competenti effettua controlli di convalida prima di trasmettere le informazioni a Eurostat, utilizzando a questo fine procedure di verifica sviluppate internamente. Le norme in materia di convalida riguardano molti aspetti del processo, compresi il formato dei dati, la codifica, la coerenza interna di ciascun dataset, la coerenza tra i dataset e le variabili, la coerenza tra serie temporali, ecc.

Circa la metà dei paesi dichiaranti intende utilizzare nel prossimo futuro i dati ottenuti dal servizio d'informazione fluviale (RIS), ma solo un numero limitatissimo di essi li utilizza già.

Tutti i paesi dichiaranti fanno uso direttamente o indirettamente dei dati rilevati a livello nazionale, nel quadro delle loro politiche o a fini di diffusione.

2.1.4 *Questioni metodologiche*

Le disposizioni metodologiche dei regolamenti (CE) n. 425/2007 e (CE) n. 1304/2007 della Commissione hanno istituito un quadro comune finalizzato a garantire la rilevazione di dati armonizzati e la produzione di risultati comparabili.

Durante il periodo in questione la Bulgaria ha chiesto chiarimenti sulla trasmissione di dati sui natanti utilizzati come traghetto.

Non sono state sollevate altre questioni metodologiche di rilievo.

2.2 **RISULTATI**

2.2.1 *Trasmissione e convalida dei dati*

L'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1365/2006 stabilisce che la trasmissione dei dati deve avvenire entro cinque mesi dalla fine del periodo di osservazione. Durante il periodo in questione la maggior parte degli Stati membri ha rispettato tale scadenza e ulteriori miglioramenti sono previsti per il prossimo futuro.

Per quanto concerne le disposizioni tecniche di trasmissione dei dati, è stato raggiunto un elevato livello di standardizzazione. I dati sono trasmessi elettronicamente a Eurostat rispettando la struttura richiesta dei file di dati e il formato dei record. Ciò consente il rapido inserimento delle informazioni nel database di produzione di Eurostat e la tempestiva rilevazione di errori di base e di codici sconosciuti.

Una volta caricati nel database di produzione di Eurostat, i dati trasmessi sono sottoposti a procedure dettagliate di convalida al fine di controllarne la qualità. Le verifiche riguardano la coerenza interna dei dataset, la coerenza nel tempo, la coerenza tra dataset e un confronto dei risultati tra paesi dichiaranti partner (controlli incrociati).

Se globalmente il livello di qualità dei dati può essere considerato accettabile, sono tuttavia necessari ulteriori sforzi in particolare per ridurre le asimmetrie emerse dai controlli incrociati e per migliorare la trasmissione dei dati sui trasporti in transito.

2.2.2 *Istruzioni in campo metodologico*

Eurostat ha realizzato un *Manuale di riferimento sulle statistiche dei trasporti per vie navigabili interne* inteso a fornire istruzioni agli Stati membri in merito all'applicazione del regolamento. Il manuale è aggiornato annualmente per includervi le informazioni, la documentazione o gli orientamenti più recenti in merito alla rilevazione di tali statistiche.

2.2.3 Diffusione dei dati

I dati rilevati in forza del regolamento (CE) n. 1365/2006 non sono riservati e la loro diffusione non è assoggettata ad alcun vincolo speciale.

I dati rilevati sono diffusi da Eurostat attraverso il suo database di diffusione, cui si può accedere gratuitamente dal sito Internet di Eurostat. Sono 18 le tavole completate con i dati rilevati in forza del regolamento (CE) n. 1365/2006 e, ove possibile, anche con i dati raccolti nel quadro della direttiva 80/1119/CEE del Consiglio.

Eurostat diffonde tali informazioni anche attraverso specifiche pubblicazioni, come quelle della serie *Statistics in Focus*, in cui fornisce ai media e al pubblico in generale una prima analisi dei dati rilevati.

La tabella 2 contiene alcuni dati chiave sui trasporti europei per vie navigabili interne rilevati in virtù del regolamento.

Tabella 2 - Trasporti di merci su vie navigabili interne per paese: dati 2008 e variazione 2007-2008

| | 1000 tonnellate | | Mio t-km | |
|----------------------------------|-----------------|------------------------|----------|------------------------|
| | 2008 | Variazione 2007 - 2008 | 2008 | Variazione 2007 - 2008 |
| Belgio | 130 350 | -3.2 % | 8 746 | -2.9 % |
| Bulgaria⁽⁵⁾ | 10 956 | +65.4 % | 2 890 | +185.9 % |
| Repubblica ceca | 752 | -34.1 % | 28 | -23.7 % |
| Danimarca | - | - | - | - |
| Germania | 245 674 | -1.3 % | 64 056 | -1.0 % |
| Estonia | - | - | - | - |
| Irlanda | - | - | - | - |
| Grecia | - | - | - | - |
| Spagna | - | - | - | - |
| Francia | 72 807 | -4.2 % | 8 910 | -3.2 % |
| Italia⁽¹⁾ | : | - | : | - |
| Cipro | - | - | - | - |
| Lettonia | - | - | - | - |
| Lituania⁽¹⁾ | 146 | +15.7 % | 12 | +16.1 % |
| Lussemburgo | 10 984 | +9.9 % | 367 | +6.6 % |
| Ungheria | 8 829 | +5.0 % | 2 250 | +1.7 % |
| Malta | - | - | - | - |
| Paesi Bassi⁽²⁾ | 333 202 | -3.8 % | 44 979 | -1.9 % |
| Austria | 11 209 | -7.4 % | 2 359 | -9.2 % |
| Polonia | 6 101 | -5.3 % | 277 | +9.7 % |
| Portogallo | - | - | - | - |
| Romania | 30 295 | +3.0 % | 8 687 | +6.0 % |
| Slovenia | - | - | - | - |
| Slovacchia | 8 371 | +4.5 % | 1 101 | +9.7 % |
| Finlandia⁽¹⁾ | 335 | -28.9 % | 80 | -20.9 % |
| Svezia | - | - | - | - |
| Regno Unito⁽³⁾ | 3 415 | -3.6 % | 149 | -8.3 % |
| UE-27⁽²⁾⁽⁴⁾ | 511 442 | -2.7 % | 144 891 | +0.1 % |
| Croazia⁽¹⁾ | 880 | -40.0 % | 79 | -27.9 % |

- (1) *Trasmissione di dati su base volontaria*
- (2) Dati stimati e provvisori
- (3) Va trasmesso solo il dataset annuale E1
- (4) I dati italiani del 2007 non sono stati presi in considerazione per il calcolo della variazione.
- (5) L'aumento è riconducibile all'avvio, nel 2008, della trasmissione da parte della BG di dati sui trasporti in transito.
- : Non disponibile
- Non applicabile

3 CONCLUSIONI

L'esperienza acquisita e i risultati ottenuti a seguito dell'applicazione del regolamento (CE) n. 1365/2006 possono essere giudicati, in generale, positivi. L'adozione del regolamento, l'impegno profuso e le risorse investite nell'istituzione delle strutture necessarie a livello sia nazionale sia di Eurostat hanno consentito di ottenere rapidamente risultati comparabili e di elevata qualità.

La rilevazione dei dati nei due anni successivi è migliorata, sebbene restino irrisolti alcuni problemi con riguardo, in particolare, alla comparabilità, all'eshaustività e alla tempestività dei dataset trasmessi.

È stata affrontata la maggior parte delle difficoltà connesse all'interpretazione del regolamento, nonché alla rilevazione, alla compilazione, alla trasmissione e alla validazione dei dati. Il regolamento ha consentito di accrescere le informazioni disponibili sul settore e di ridurre l'onere per i paesi dichiaranti.

Per quanto riguarda l'uso dei dati, i risultati ottenuti trovano immediata applicazione nelle politiche, in particolare ai fini dello sviluppo, dell'attuazione e del monitoraggio delle politiche dei trasporti per vie navigabili interne a livello nazionale e comunitario. La diffusione dei dati attraverso vari canali pubblici ha contribuito a offrire visibilità all'intero processo e a garantire un ritorno sulle risorse investite.

3.1 SVILUPPI A BREVE TERMINE

A breve termine (1-2 anni), l'attenzione dovrebbe essere rivolta ai seguenti aspetti:

- ulteriore miglioramento della qualità dei dati per quanto riguarda taluni elementi; i paesi dichiaranti devono compiere ulteriori sforzi per ridurre le differenze evidenziate dai controlli incrociati e per ottimizzare la rilevazione di dati sui trasporti in transito: successi in questo campo sono possibili grazie a una maggiore collaborazione tra i paesi dichiaranti;
- adesione della Croazia all'UE: Eurostat aiuterà il paese candidato a conformarsi alla legislazione dell'UE in materia di statistiche dei trasporti per vie navigabili interne.

3.2 SVILUPPI A LUNGO TERMINE

Sebbene il regolamento (CE) n. 1365/2006 sia relativamente recente, si possono già individuare alcuni possibili sviluppi:

- la progressiva introduzione di un registro europeo delle imbarcazioni destinate alla navigazione idroviaria e l'ampio ricorso ai servizi d'informazione fluviale potrebbero contribuire ad accrescere la qualità dei dati rilevati;
- potrebbe essere valutata la possibilità di rilevare variabili nuove o più dettagliate in funzione delle esigenze degli utilizzatori dei dati e dei potenziali oneri per i rispondenti; due sono i punti di particolare interesse: l'ulteriore ampliamento della rilevazione di dati sui "trasporti di merci pericolose" e la raccolta, a un livello più dettagliato, di dati sul "tipo di merci" (nomenclatura NST 2007);
- ampliamento della copertura geografica delle statistiche per effetto di futuri allargamenti dell'UE o della partecipazione volontaria di altri paesi e/o organizzazioni internazionali attraverso accordi di cooperazione.